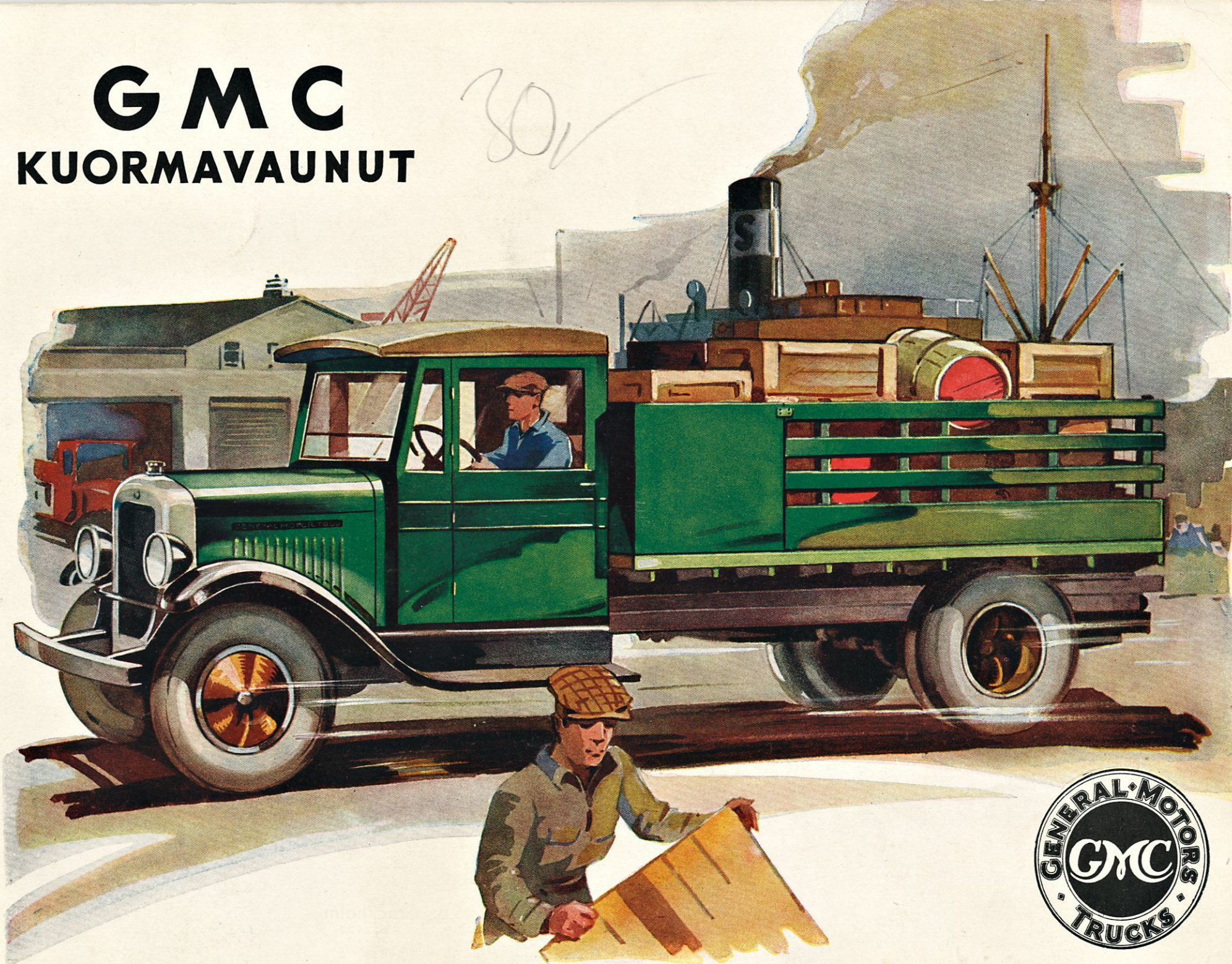


G M C

KUORMAVAUNUT





81 00027



SISÄLLYSLUETTELO:

	Sivu
Minkälainen on kuljetustehtävänne?	2
General Motorsin Analyysipalvelu	3
Tyypillinen tapaus	4
GMC kuormavaunu — teknillinen yleiskatsaus.....	5
General Motorsin takuu ja huoltojärjestö	11
Mallien selitykset: Malli T:19	12
T:30	14
T:42	16
T:44	18
Vertaileva taulukko GMC-sarjasta.....	20
GMC:n vakiomallinen ohjaajanhytti.....	22
Muutamia GMC-alustoille rakennettuja kuormavaunuja.....	23

LIIKKEELLE, joka aikoo pitää puoliaan ja kehittyä yhä kireämmästä kilpailusta huolimatta, on erinomaisen tärkeätä valppaasti seurata niitä seikkoja, jotka voivat vaikuttaa sen kehitykseen ja tuottoisuuteen. Kysymys nopeammista, taloudellisemmista ja paremmin tarkoitustaan vastaavista kuljetustavoista on nyt saanut entistä enemmän tilaa nykyaikaisten liikemiesten laskelmissa. Kuljetuskysymyksen onnistunut ratkaisu vaikuttaa määrävästi liikkeen kasvuun ja tuottoisuuteen.



tahi



tahi



MINKÄLAINEN ON KULJETUSTEHTÄVÄNNE?

Vielä ei ole kaukana se aika, jolloin yleisesti katsottiin, että liikkeen kuljetukset oli tyydyttävästi järjestetty, kun oli hankittu tarpeellinen luku kuormavaunuja ”jotakin hyvää merkkiä”. Elleivät nämä ehtineet suorittamaan kuljetuksia, ostettiin vaunu lisää, tahi — jos lisäkuljetukset olivat tilapäisiä — vuokrattiin vaunu niitä varten.

Nyt, kun on tultu huomaamaan, kuinka tavatoman tärkeitä kuljetuksien järkiperäinen järjestely on, tutkitaan ensin perinpohjaisesti itse kuljetustehtävät sekä niiden vaatimukset, ennenkuin hankitaan tarvittava kuormavaunu — tahi kuormavaunut.

Kuormavaunu, jota säännöllisesti ylikuormitetaan, ei ajan pitkään ole edullinen sijoitus. Toiselta puolen aiheutuu myös tappiota siitä, jos pidetään kuormavaunua, jonka kykyä ei täysin voida käyttää hyväksi. Selvänäköinen nykyajan liikemies ei tästä syystä tyydy yksinomaan tutkimaan, minkälaisia tavaroita hänellä pääasiallisesti on kuljetettavana. Hän ottaa huomioon myöskin tavarain painon ja koon — sekä onko se

arkaa kylmälle, lämmölle tahi kosteudelle. Hän kiinnittää laskelmissaan huomiota tien pituuteen, laatuun ja kaltevuussuhteisiin sekä tavarain kuormaukseen ja purkamiseen. Toisin sanoen — hän analysoi tarkkaan kuljetustehtävänsä saadakseen selville, minkälainen kuormavaunu on tarkoituksenmukaisin ja taloudellisin juuri hänen kuljetuksiinsa. Vasta hankittuaan kaikki nämä tiedot hän valikoi kuormavaunun, joka kaikissa suhteissa täyttää nämä vaatimukset. Siksi hänen täytyy ottaa huomioon, että kuormavaunun alustan, minkä hän valitsee, tulee pystyä lasketun kuorman lisäksi kantamaan vielä sen korin painon, joka on soveliaain hänen tarkoitukseensa. Kun vaunun bruttopainosta vähennetään alustan ja korin paino, täytyy jäädä jällelle riittävä kantotavara kuormaa, vettä, bensiiniä sekä miehistöä varten.

Kokemus osoittaa, että liikemies, joka kuormavaunua ostaessaan menettelee tämän periaatteen mukaan, saa runsaan palkinnon vaivasta, minkä hän on käyttänyt kuljetuksiensa perinpohjaiseen analysoimiseen.

KUVAAVA TAPAU

Eräs tunnettu leipätehdas halusi äskettäin järjestää kuljetustehtävänsä paremmalla tavalla ja jätti kysymyksen General Motorsin analyysipalvelun ratkaistavaksi. Selostamme tässä lyhyesti kysymystä ja sen ratkaisua:

Form. 100-71, 2. 30. Wälshaus, 1. 1. 1938

Päiväys

JAOTTELU KULJETUSKUSTANNUSTEN MÄÄRÄÄMISTÄ VARTEN.

Laadittu

Varustet

KIINNITETTY PAAOMA

1. Konealusta, F. O. B. Smk

a. Ohjainjalkoppi

b. Kori

c. Maalaus

d.

e.

f. Rahit y. m.

2. YHTEENSÄ KIINNITETTY PAAOMAA Smk

3. Keskustukset: Smk

h.

(Kohdat 2a ja b yhteensä) Smk

4. Poistettava määrä (kohta 2 miinus 3) Smk

KIINTEITÄ MENOJA

5. Korkoa koko kiinnitettylle pääomalle 5 kohdasta 2 Kust. vuotta kohden Smk

6. Verot

7. Rekisteröiminen

8. Vakuutukset: Smk

Pal. alus-vakuutus Takuu- ja vakuutus Outo-vakuutus Takuu- ja vakuutus

9. Autonuoja

10. Poistoja (ajetun matkan, mallin vanhuuden ja työsuhteiden vuoksi)

11.

12.

13. YHTEENSÄ KIINTEITÄ MENOJA VUODESSA Smk

KÄYTTÖKUSTANNUKSET

14. Polttoainetta km litralta ja Smk

15. Benkaat, Smk

16.

17. Korjaukset ja kunnossapito, rava mmk. luetta

18.

19. Sylinteriöljyä km litralta ja Smk

20. YHTEENSÄ KÄYTTÖKUSTANNUKSET VUODESSA (Kohdat 14-19) Smk

21. Ajettu km-määrä päivässä

22. Työpäivien määrä vuodessa

23. Yhteensä kilometrejä vuodessa

24. YHTEENSÄ KÄYTTÖKUSTANNUKSET VUODESSA (Kohdat 20-23) Smk

PALKKAUSMENOJA

25. Kuljettajan palkka (.....) tunnin työpäivästä Smk

26. Apulaisen palkka (.....) tunnin työpäivästä

27. Tarkastus- ja esimiehien (osa muista kuormavaunun osista)

28. PALKKAUSMENOJA PÄIVÄSSÄ (Kaikki)

29. YHTEENSÄ PALKKAUSMENOJA VUODESSA (Kohdat 25-28) Smk

30. YHTEENSÄ TYÖKUSTANNUKSET VUODESSA (Kohdat 13, 24 ja 29 lasketta yhteen) Smk

31. Yhteensä työkuukausia päivässä (Kohdat 30 : kohta 22) Smk

32. Yhteensä työkuukausia kilometreillä (Kohdat 30 : kohta 23)

33. Keskimäärin ajon päivässä

34. Keskimäärin kilometrejä ajon kohden

35. Keskimäärin (Yksikkö)

36. Kustannukset ajon kohden (Kohdat 31 : kohta 33)

37. Kustannukset kuljetusta (Yksikkö)

38. Kustannukset (Yksikkö)

GENERAL MOTORS NORDISKA A.B.

Analyyysikaavake kuljetuskustannusten määräämistä varten.

”Jaettavana oli joka päivä yli 125 laatikkoa leipää. Nämä on toimitettava perille säännöllisesti — leivän täytyy aina joutua kuluttajille tuoreena — toimitusten täytyy olla täsmällisiä, jotta vähittäiskaupat voivat luottaa siihen, että ne ajoissa saavat täydennyksen varastoonsa. Lisäksi kuljetus on suoritettava taloudellisesti.

Todettiin, että edullisin toimintasäde kullekin kuormavaunulle on 80 km. Tällaisella kiertomatalla ehdittiin toimittaa tavaraa noin 60 asiakkaalle. Vaunun täysi kuorma oli 40 laatikkoa, joista kukin painoi 35 kiloa.

Oli siis kahdeksantuntisena työpäivänä ehdittävä: ensiksikin kuormaamaan vaunu, toiseksi käymään 60 asiakkaan luona, kolmanneksi ajamaan 80 km. ja lopuksi vaunu oli pantava auto-suojaan — ilman että tästä aiheutuisi ylityötä.

Alusta alkaen oli selvää, että vain kuusisylinterinen moottori saattoi kehittää tarvittavan nopeuden. Vaunulla täytyi olla neljä vaihdetta eteenpäin, jotta ei menetettäisi aikaa lähdössä monien pysähdysten jälkeen. Ja tietysti nelipyöräjarrut — nehan ovat välttämättömät turvallisuudelle, kun ajetaan nopeilla kuormavaunuilla vilkasliikkeisiä katuja.

Kun tutkimus oli kehittynyt näin pitkälle, huomattiin, että GMC T:19 BS, jolla on tavattoman lyhyt kääntösäde, oli juuri se kuormavaunu, joka sopi tähän tehtävään.



”GMC T:19 oli juuri se kuormavaunu, joka sopi tähän tehtävään”.

Vielä oli kuitenkin eräs seikka otettava laskelmissa lukuun. Liikkeellä oli nimittäin toisinaan myöskin maidonkuljetuksia, jolloin kuorma saattoi nousta 2½ tonniin. Aikaisemmat kokemukset olivat kuitenkin selvästi varoittaneet kuormavaunujen liikakuormituksesta. Tähän tarkoitukseen oli siis 2½ tonnin kuormavaunu joka suhteessa sopivin. Senkin tuli olla voimakas sekä yhtä nopea ja notkea kuin ne kuormavaunut, joita käytetään päivittäisissä toimituksissa. Lopulliseksi ratkaisuksi tuli siis, että liike osti yhden GMC T:30 sekä kolme GMC T:19.

Nämä vaunut ovat täyttäneet tehtävänsä niin tyydyttävästi, että huomattavasti lisääntynyt vaihto jo on tehnyt kuormavaunujen lisäämisen tarpeelliseksi. General Motorsin analyysipalvelu laatii sentähden parhaillaan uutta ehdotusta tälle liikkeelle.

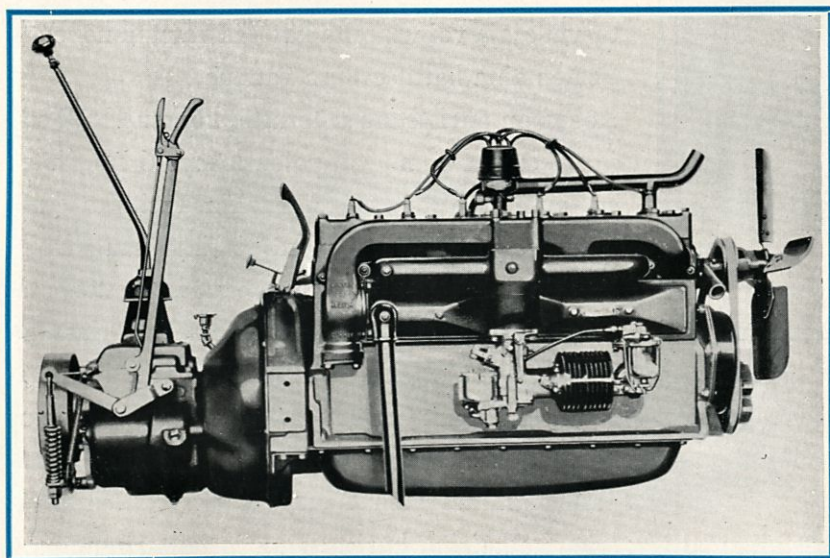
GMC KUORMAVAUNU — TEKNILLINEN YLEISKATSAUS

Kaikille GMC-sarjan malleille on yhteistä voimakas vetokyky sekä erinomaisen tanakka rakenne. Seuraavat seikat lienevät kiintoisia:

SARJA T:17—19.

Malleissa T:17—19, jotka on tarkoitettu keveämpiä kuormia varten, on kuusisylinterinen L-moottori, jonka 58 hevosvoimaa täysin riittää vaikeissakin kuljetuksissa.

Kampiakseli on tasapainoitettu staattisesti ja dynaamisesti sekä väännön varalta ja painaa 24 kiloa. Kampipolvien sekä kiertokankien alapäättä tasapainoittavat erityiset vastapainot, joten moottorin käynti on saatu pehmeäksi ja värinättömäksi ja samalla värinän aiheuttama aineksen liikarasittuminen poistettu kokonaan. Kampiakseli on tuettu kolmella päälaakerilla, joiden sekä ylä- että alapuolisko on valkometalli-sisusteisesta



Malleissa T:17—19 on L-tyyppinen moottori, joka jarruttaa 58 hv. — tämä voimakkuus on näille kuormavaunuille riittävä vaikeissakin kuljetuksissa.

pronssista. Männät ovat ”puoliterästä”, joka on kevyttä, mutta samalla hyvin lujaa. Männänrenkaita on kolme, kaksi männäntapin ylä- ja yksi alapuolella. Kiertokanget ovat muotoon taotusta I-teräksestä. Nokka-akseli on kooltaan tukeva ja kolmesta kohtaa laakeroitu. Sitä käyttää kampiakseli äänettömällä ketjulla.

Jäähdytyslaitteisiin kuuluu vesipumppu ja tuulettaja. Jäähdyttäjään mahtuu yli 11 litraa.

Moottoria voitelee öljypumppu, joka painaa kolmea putkea myöten voimakkaan öljyvirran päälaakereihin, joista öljy sitten kulkeutuu edelleen kaikkiin moottorin liikkuviin osiin. Öljypumpua käyttää sama akseli kuin virranjakajakin. Siinä tapauksessa, että öljypumppu jostain syystä lakkaa toimimasta, katkee yhteisellä akselilla oleva sokkanaula, jolloin virranjakajakin pysähtyy. Täten pysähtyy koko moottori ennenkuin öljynpuute on ehtinyt saada aikaan mitään vahinkoa.

Moottorissa on myöskin kampikammion-tuuletus sekä bensiinin- ja ilmanpuhdistaja. Marvelkaasuttajassa on kiihdytyspumppu, jonka avulla voi lähteä nopeasti liikkeelle ja ajaa hyvin joustavasti.

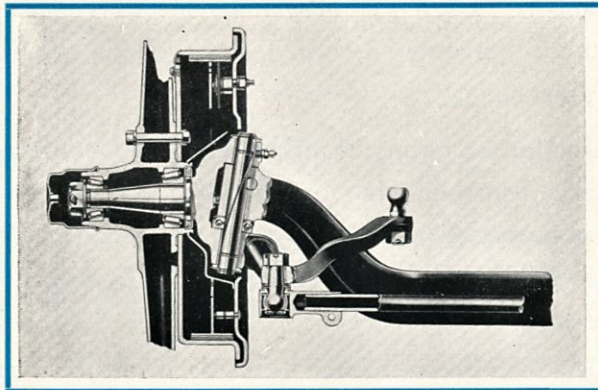
Bensiinisäiliöön mahtuu lähes 65 litraa ja se on asetettu kehyksen sivuun.

Käynnistysmoottori, dynamo ja sytytys ovat Delco-Remy valmistetta, joka on tunnettu luotettavuudestaan. Sytytystulpat AC-merkkiä.

Kytkin on kuiva, yksilevyinen, itsetarkistava ja itsetuulettava, kokonaan vauhtipyörän kopan sisällä. T 19-mallilla on nelivaihteinen vaihdelaite, nimittäin neljä vaihdetta eteen- ja yksi taaksepäin. Välityssuhteet ovat:

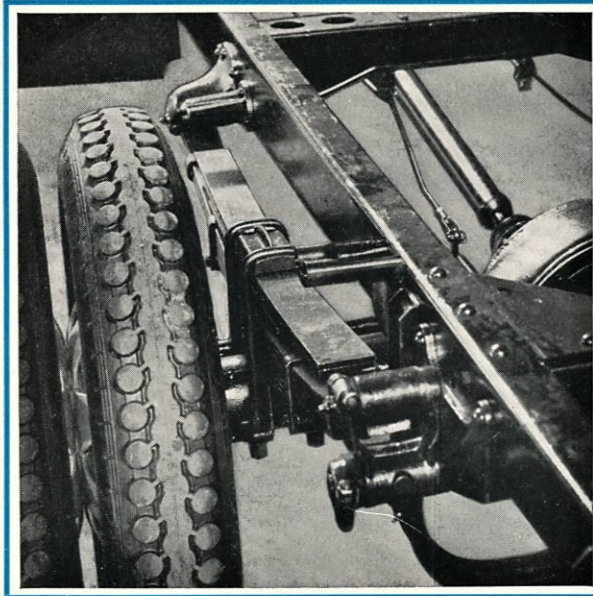
Ykkönen	5,56 : 1
Kakkonen	3,47 : 1
Kolmonen	1,75 : 1
Nelonen	1 : 1
Taaksepäin	5,70 : 1

Etuakseli on karkaistua ja muotoon taottua I-terästä, n. k. käännettyä Elliot-mallia, erikoista krominikkeliterästä. Pyörissä Timken rullalaakerit. Kääntöpultti varustettu kuulalaakerilla pystysuoran paineen varalta.



T.19 etuakselirakenteen poikkileikkaus

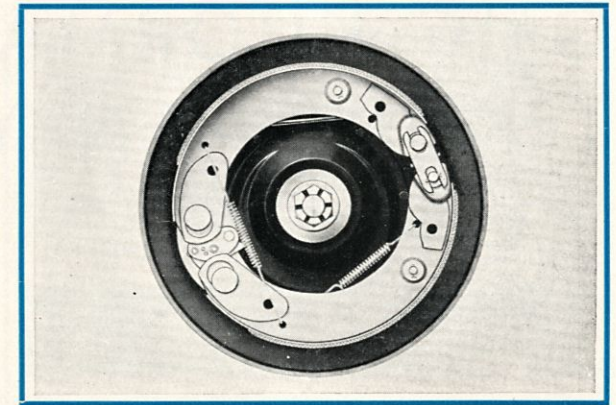
Taka-akseli on puoleksi vapaa, vetopyörät kartiomaiset. Banjomallinen, teräksestä puristettu koppa. Akselit ovat krominikkelimolybdeniterästä. Pyöräin työntövoima vaikuttaa kehykseen jousien välityksellä. Taka-akselin välityssuhde 6,83 : 1.



T.19 takajousi ja apujousi

Puolisoikeat jouset ovat piimanganiterästä. T 19 etujousissa on 7 ja takajousissa 8 liuskaa. Lisäksi niissä on n. k. progressiivinen apujousi, joka alkaa vaikuttaa, kun kuorman paino on tarpeeksi suuri.

Nelipyöräjarrut ovat mekaaniset, Bendix-malli-



T.19 etujarru

set paisuntajarrut, puoleksi itsetehostavat. T 19 nelipyöräjarrujen koko jarrutuspinta on 1518 sm². Näiden erinomaisen tehokkaiden jarrujen turvin ajaja voi vaaratta käyttää vaunun nopeutta tietäen aina hallitsevansa vaunua.

Kehys on puristettua U-terästä, korkeus 15,2 sm. ja paksuus 5 mm., laippojen leveys 6 sm., joten se kestää paljon suurempaakin rasitusta kuin mihin se jokapäiväisessä käytössä joutuu. Poikkitukia kaikkiaan 5, niihin luettuna moottorin takimmainen kannatin, joten rakenne on erinomaisen tanakka. Kehyksen kiskoja sisällä kulma- ja rautavahvikkeet paikoissa, joita suurin rasitus kohtaa. Kojelaudassa on: nopeusmittari, öljynpaineen mittari, amperimittari, sytytyksen ja valojen katkaisija, kuristusvipu ja mittarilamppu.

SARJA T 25—44

GMC mallissa T 25 sekä sitä suuremmissa, siis yli 2 tonnin kantoisissa kuormavaunuissa, käytetään kuuluisaa kuusisylinteristä Buickin kansi-venttiili-moottoria. Tämä moottorityyppi kehittää enemmän voimaa kuin mikään muu, jolla on sama tilavuus, ja se on siis laatuaan taloudellisin. Venttiilien sijoituksen sekä koko moottorin nerokkaan rakenteen vuoksi Buick-moottorilla on muihin moottoreihin verrattuna, useita tuntevia

etuja, joitten ansiosta se on tehokkaampi, säästeliäämpi ja pitkäikäisempi.

Seuraavat tiedot Buick-moottorista kiinnostanevat Teitä:

Sylinterin läpimitta	87,31 mm.
Iskun pituus	117,47 mm.
Sylinteritilavuus	4,2 litraa
Hevosvoimia 76 2500 kierroksella minuutissa	
Puristussuhde	4,5 : 1

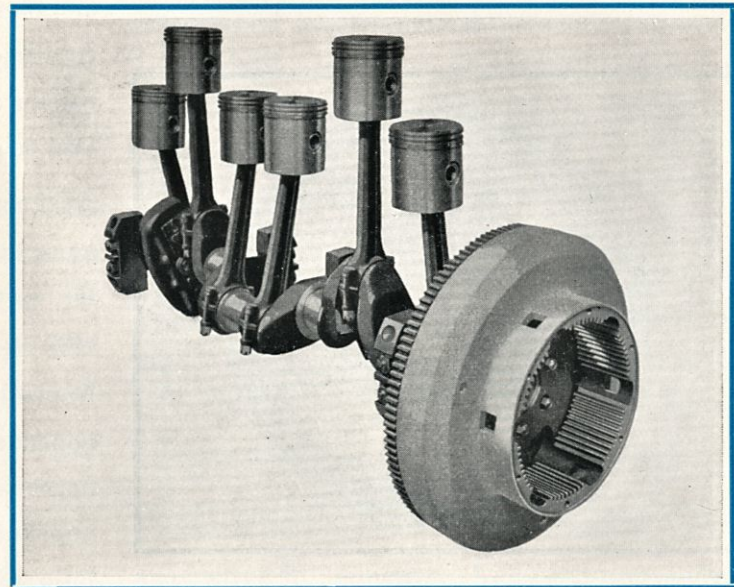
Kampiakseli painaa 39 kiloa, se on parhaita hiiliterästä ja muotoon taottu sekä karkaistu.

Akseli on tasapainoitettu erinomaisen huolellisesti ja varustettu vastapainoilla ja vääntövärtelyn tasaajalla. Se liikkuu neljän suurikokoisen päälaakerin varassa.

Männät ovat valurautaa, kussakin kolme renasta, jotka kaikki ovat männäntapin yläpuolella. Kiertokanget ovat karkaistua hiilipitoista I-terästä. Nokka-akseli on taottu hiiliteräksestä ja nokat on muodostettu itse akselistä. Niiden muoto on muovattu niin, että venttiilikoneisto toimii äännettömästi. Venttiilikoneisto on kokonaan peitetty, sekä siten suojattu öljyn vuodolta ynnä ve-

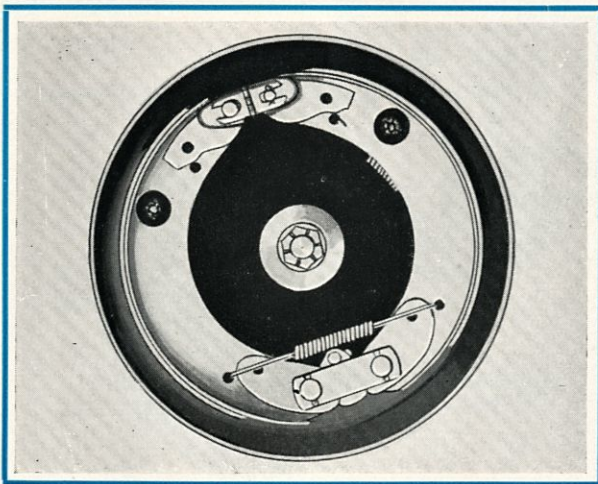
(Vasemalla) GMC mallissa T 25 sekä sitä suuremmissa on Buickin maailmankuulu kansi-venttiili-moottori.

Buick-moottorin kampiakseli on staattisesti ja dynamisesti tasapainoitettu sekä varustettu vastapainoilla ja vääntövärinän tasaajalla, jotka poistavat värinän jokseenkin tarkoin



deltä ja lialta. Öljysäiliöön sijoitettu öljypumppu painaa öljyä moottoriin, nimittäin ensin neljään päälaakeriin ja niistä kampiakseliin porattuja kanavia myöten kuuteen kiertokangenlaakeriin. Nokka-akselin laakerit, sylinterin seinämät, männät ja männäntapin laakerit saavat runsaasti öljyä, joka pusertuu ulos päälaakereista ja kiertokangen laakereista. Pumppu painaa samalla öljyä toistakin tietä, nimittäin ensin suodattimen läpi ja sitten venttiilikoneistoon.

Öljynsuodatin on AC-valmiste ja niin tehokas suodatuskyvyltään, että melkein kokonainen litra öljyä pusertuu sen läpi minuutissa, kun mootto-



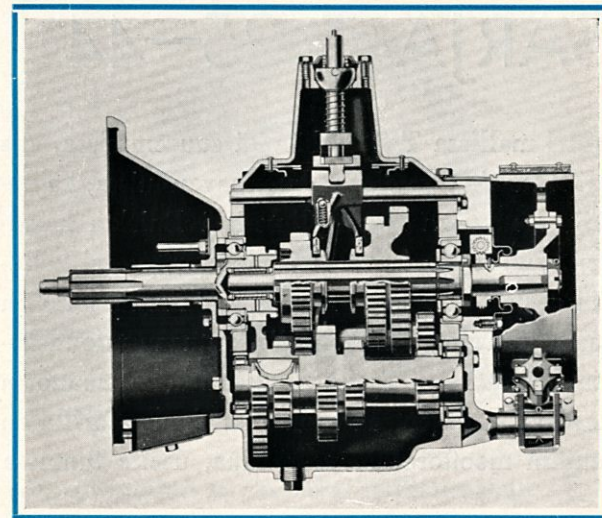
rin nopeus on 1200 kierrosta. Tehokas kampiakselin tuuletus poistaa vesihöyryt, jotka pääsevät tunkeutumaan kampiakseliin ja siellä tiivistyessään vähentäisivät öljyn voitelukykyä.

Polttoaineen kaasutuksesta huolehtii Marvel-kaasuttaja sekä siihen yhdistetty etulämmityslaite, joka johtaa kaasusekoituksen sen matkalla sylintereihin sylintereistä tulevain kuumain pakokaasujen kanssa seinätyksin. Täten bensiini ei pääse tiivistymään, vaan jokainen pisara tulee hyödyllisesti käytetyksi ja kaasusekoituksen lämpö ja tiheys on puristuksen alussa niin sopiva, että moottori kehittää suurimman tehon.

AC ilmanpuhdistaja estää pölyn ja muiden vieraiden aineiden tunkeutumisen moottorin liikkuviin osiin.

AC bensiinipumppu, joka pumppuaa bensiiniä kaasuttajaan erikoisen bensiinisiivilän läpi, antaa ajon kaikissa tilanteissa kaasuttajalle tasaisen, sopivan määrän bensiiniä.

Nopeudensäätäjä säännöstelee moottorin huippunopeuden valvoen että moottorin kierrosluku ei nouse suuremmaksi kuin tarvitaan määrätyn ajonopeuden saavuttamiseen, antaen siten omistajalle takeet siitä, että ajo tapahtuu säästäväl-

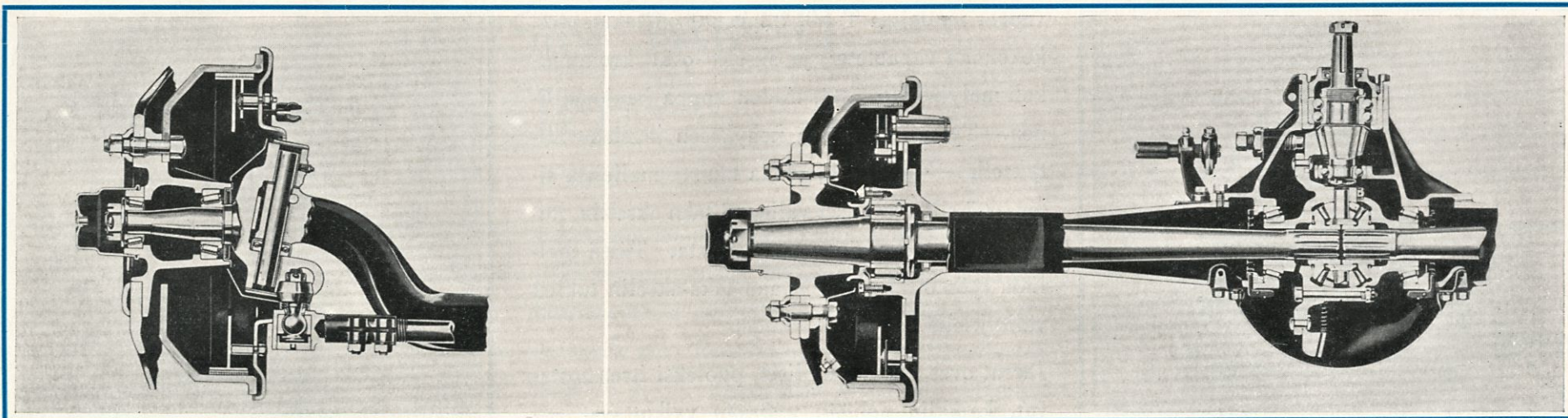


Nelivaihteisen vaihdelaatikon leikkaus

syttä silmälläpitäen sekä ilman liikaa rasitusta. Jäähdytyslaitteisiin kuuluu jäähdyttävä, vesipumppu ja tuuletaja, ja jäähdyttäjään mahtuu lähes 20 litraa, joten jäähdytys on erinomaisen tehokasta vaikeissakin olosuhteissa. Termostaatti huolehtii siitä, että jäähdytysvesi lämpiää nopeasti moottorin teholle edullisimpaan lämpöasteeseen ja vesi säilyttää tämän lämmön niin kauan kuin moottori on käynnissä.

Sekä käynnistysmoottori että dynamo ja sytytyslaitteet ovat voittamatonta Delco-Remy-valmistetta.

Näiden raskaampiin kuljetuksiin tarkoitettujen



T:42. Etu- ja taka-akselin leikkaus

tyyppien T:25—44 alustoja tarkastellessaan huomaa ne yleensä erinomaisen tanakoiksi — verrattoman kestäviksi ja lujiksi. Yksityiskoh- tainen tutkimus osoittaa vielä, että kaikki ne vaunun laitteet, jotka joutuvat kestäämään suurta räsitusta, ovat rakennetut erikoisesti tätä silmäl- läpitäen.

Tähän GMC-sarjan osaan kuuluvissa malleissa on kaikissa nelivaihteinen vaihdelaite — neljä vaihdetta eteen ja yksi taaksepäin. T:25 — mallin välityssuhteet ovat seuraavat:

Ykkönen	5,08 : 1
Kakkonen	3,29 : 1

Kolmonen	1,76 : 1
Nelonen	1 : 1 (suora)
Taaksepäin	5,44 : 1

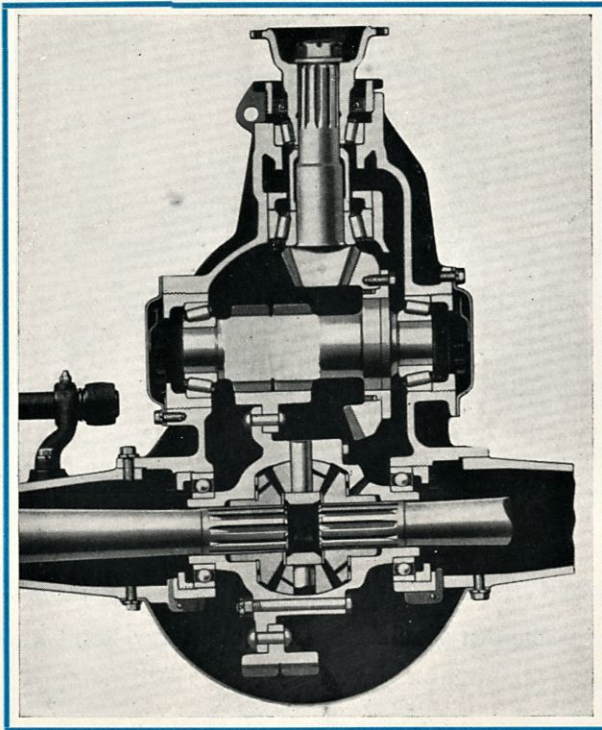
Huomatkaa ykkösen alhainen välityssuhde. Tällä vaihteella vaunu voi täysin kuormin rasittumatta nousta sorakuopista, rakennuspaikoilta j. n. e. Kytkin on kuiva, kaksilevyinen, irroituslaakeri varustettu kuulalaakerilla. Ohjauslaite kieruk- kamallinen, puoleksi itsevaimentava ja helppo tarkistaa. Ohjauspyörän läpimitta 46 sm. ja siitä saa hyvin mukavan otteen.

Kehys on puristettua U-terästä, leveys 16¹/₂ sm.

laipat hyvin leveät, poikkipalkkien — joita on 5 — kohdalla vielä levenevät sekä vahvistetut kul- matuilla.

Puolisoikeat etujouset ovat manganipiiterästä. Liuskosten luku vaihtelee eri mallien kantavuuden mukaan. Takajouset ovat myöskin puolisoikeat ja niissä on lisäksi apujouset, jotka alkavat vai- kuttaa, kun kuorma on painanut varsinaiset jou- set niihin kiinni. Tällöin ne kantavat osaltaan lisäkuormaa.

Etuakseli on muotoon taottua I-terästä, n. k. käännettyä Elliot-mallia. Kääntötapit ovat muo-



Leikkaus T 44 taka-akselin kaksinkertaisesta välityksestä.

toon taottua karkaistua krominikkeliterästä. Pyö-
rissä Timken rullalaakerit. Kääntötappiin vai-
kuttavan pystysuoran paineen vastaanottaa
vankka kuulalaakeri.

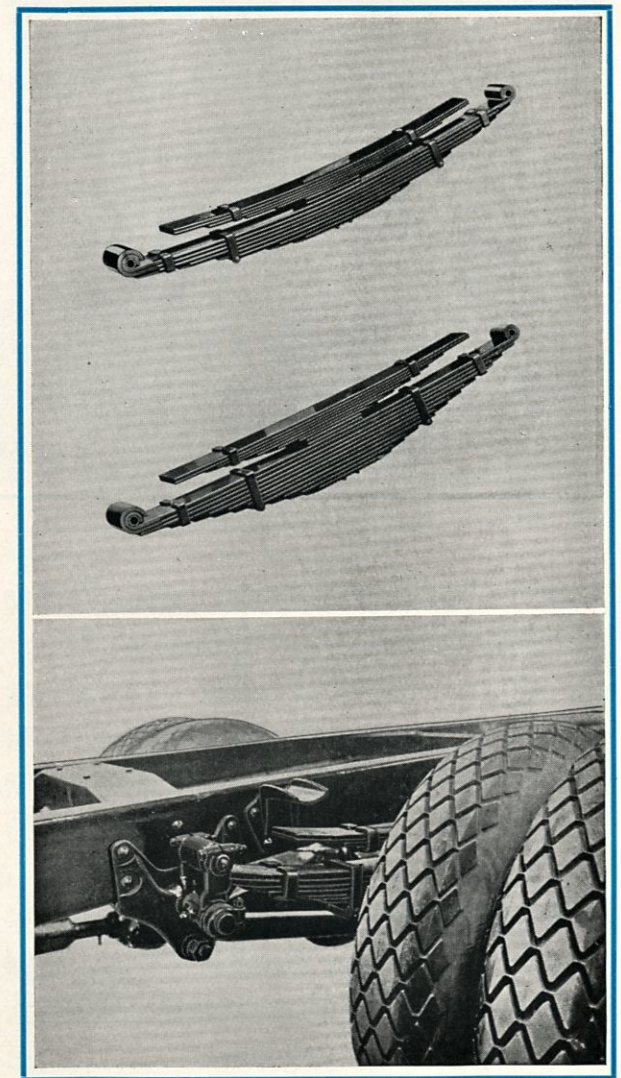
Taka-akselirakenteen vetopyörät ovat kartiomai-
set (raskaimmissa tyypeissä T 60, 82 ja 90 on
ruuvivetopyörät). Taka-akseli on n. k. puoleksi

vapaa, malleissa T 60, 82 ja 90 on taka-akseli
kokonaan vapautettu, ja akselit ovat krominik-
keli-molybdeniterästä, niiden koppa banjomalli-
nen. Työntö vaikuttaa kehykseen jousien väli-
tyksellä. Malli T 44 eroaa muista malleista si-
ten, että sillä on kaksi välitystä taka-akseliin, ku-
ten näkyy vieressäolevasta kuvasta. Tässä mal-
lissa työntö siirtyy alustaan taka-akselin tukien
välityksellä.

Jarrut ovat Bendix-malliset, puoleksi itsetehosta-
vat, kaikkiin neljään pyörään vaikuttavat pai-
suntajarrut. Ne ovat täysin koteloidut, joten vesi
ja lika ei pääse niitä vahingoittamaan, minkä
vuoksi niiden toiminta on luotettavaa tien ja
sään laadusta riippumatta. Mallissa T 90 on
Westinghouse ilmanpainejarrut.

Alustan rasvaus suoritetaan Zerk-rasvaruiskulla,
jota varten kaikissa alustan voideltavissa kohdis-
sa on rasvasuulakkeet.

Varusteisiin kuuluu matkamittari ja öljymittari,
jäähdyttäjän lämpömittari sekä amperimittari,
kaikki kojelaudassa, edelleen puskuri, vararen-
kaanpidin sekä etupyörien yläpuolella lokasuojat
ynnä astinlevyt sivulla ja niiden pisaralevyt.
Alustaa seuraa täydellinen kokoelma työkaluja.



Ylhäällä: T 42 ja T 60-mallien tukevat takajouset (Huomatkaa apu-
jouset). Alhaalla: Jousien kiinnitys mallissa T 44. Jousen alla näkyy
vankka tuki, joka siirtää takapyöräin työntövoiman kehykseen

GENERAL MOTORSIN TAKUU JA HUOLTOJÄRJESTÖ

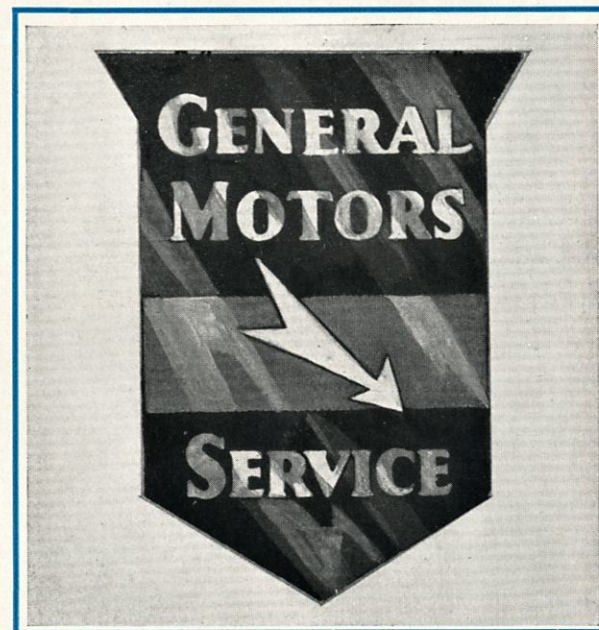
GMC on General Motorsin tuote. Vain niillä valtavilla apuneuvoilla, jotka tällä maailman suurimmalla autonvalmistajalla on käytettävään, on voitu valmistaa näin laaja ja täydellinen sarja kuormavaunuja niin kauttaaltaan ensiluokkaisista aineksista ja käyttämällä joka kohdassa uusimpia rakennetapoja ja parannuksia.

Toinen tärkeä etu, josta GMC-kuormavaunujen omistajat hyötyvät, on General Motorsin laaja huoltoverkosto. Kaikkialla maassa — sekä muissakin maissa — on Teillä aina lähellänne

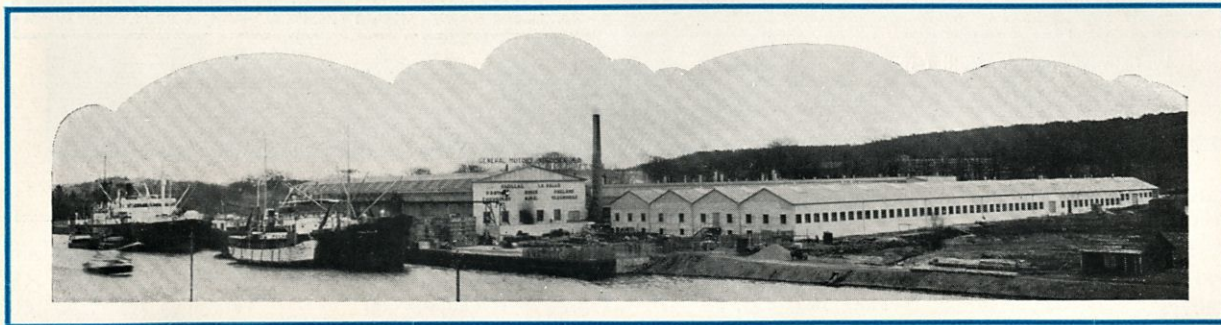
valtuutettu huoltoasema, missä on mekaniikkoja, jotka täysin tuntevat GMC:n rakenteen, sekä erikoiskoneita ja täydellinen varasto oikeita GMC-varaosia, joten kuormavaunuanne voidaan hoitaa nopeasti ja oikealla tavalla, jos se sitä tarvitsee. Vaununne joutuu siis harvoin olemaan poissa liikenteestä ja kullakin kerralla mahdollisimman lyhyen ajan — saatte siis siitä aina täyden hyödyn.

General Motorsin kirjallinen takuu osoittaa tehtaan rajatonta luottamusta tuotteittensa laa-

tuun. Tähän takuuseen sisältyy, että General Motors määrätyn ajan kuluessa oston jälkeen toimittaa ilmaiseksi uudet osat niiden tilalle, joissa on ilmennyt ainesvikaa, mutta lisäksi, että General Motors suorittaa myöskin osan asennuskulut.



General Motorsin musta-kelta-punainen huoltokilpi opastaa Teidät huoltoasemalle, missä on saatavana oikeita varaosia sekä ammattitaitoista apua.



General Motorsin Tukholman-tehdas, mistä GMC kuormavaunuja on nopeasti saatavissa.

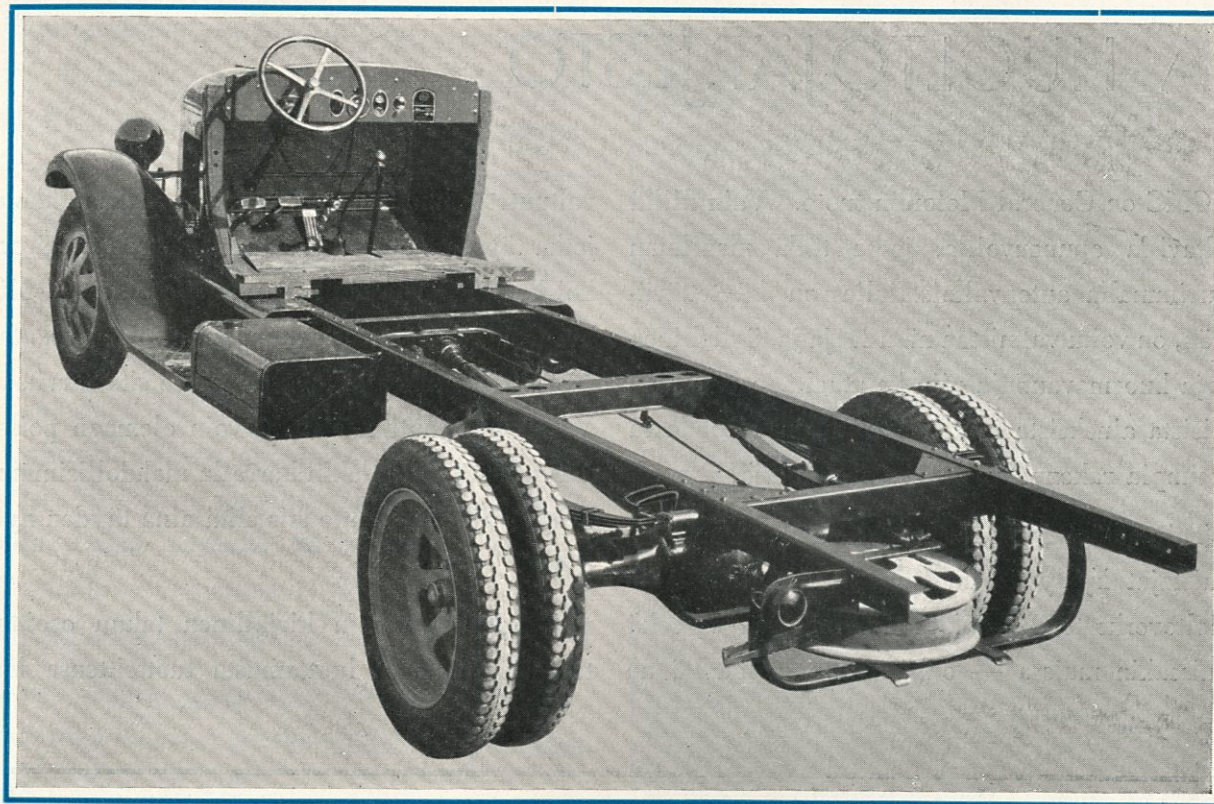
GMC MALLI T 19

KORKEINTAAN 2 TONNIN KUORMILLE

Malli T : 19 on meillä samoin kuin kaikkialla muualla maailmassa tehnyt tunnetuksi uudenlaisen, keveän kuormavaunun ihanteen: kuusisylinterinen moottori, nelivaihteinen vaihdelaite ja nelipyöräjarrut. Vuoden 1930 T : 19 on hintaansa nähden arvokkaampi kuin mitkään aikaisemmat mallit. Se on suurempi ja vahvempi, ja sillä on varalla riittävästi nopeutta ja lujuutta vaikeimpiakin tilanteita varten. *Lisäksi se on taloudellinen.*

Verratkaa T : 19 mallia mihin muuhun saman luokan kuormavaunuun tahansa, niin tulette myöntämään, että T : 19 antaa jokaisesta hintansa markasta enemmän vetokykyä, lujuutta sekä säästeliäisyyttä kuin mikään muu samaan tehtävään tarkoitettu vaunu.

Liikkeille, joille keveitten tavarain nopea kuljetus on välttämätöntä, suosittelemme seuraavia GMC-malleja:



GMC kuormavaunun-alusta, malli T 19

GMC malli T : 19 toimitetaan vaihtoehtoisesti seuraavin pyörävarustein:

	Akseliväli	Bruttopaino noin	Alustan nettopaino noin	Kori, kuorma ja miehet noin
T : 19 A	3,30 m.	3855 kg.	1292 kg.	2563 kg.
19 B	3,58 „	3855 „	1349 „	2506 „
19 C	3,86 „	3855 „	1372 „	2483 „

Takana yksinkertaiset pyörät

	Renkaat	Renkaiden kerrosluku	Vanne
Etupyörät	7,50"×20"	8	34"×7"
Takapyörät	34"×7" HD	10	34"×7"
Pyörätyyppi: Valurautapuolat	Varavanne 1 kpl.	34"×7"	

Takana kaksoispyörät

	Renkaat	Renkaiden kerrosluku	Vanne
Etupyörät	30"×5" HD	8	30"×5"
Takapyörät	30"×5" HD	8	30"×5"
Pyörätyyppi: Lautaspyörät	Varavanne 1 kpl.	30"×5"	

GMC MALLI T 30

KORKEINTAAN 2 1/2 TONNIN KUORMIA
VARTEN

Uudenaikainen, taloudellinen kuormavaunu, jolla on Buick-moottori, nelivaihteinen vaihde-laite ja nelipyöräjarrut. T : 30 tarjoaa kantavuus-luokassaan kuhunkin kuljetustehtävään erikois-tyypin, joka täyttää tehtävän erikoisvaatimukset. T : 30 tarjoaa valittavaksenne kolme eri akselivä-
liä, ja valitsemanne vaunutyyppin varusteet voi-
daan soveltaa niin, että ne sopivat parhaiten ky-
symyksessä olevaan tarkoitukseen.

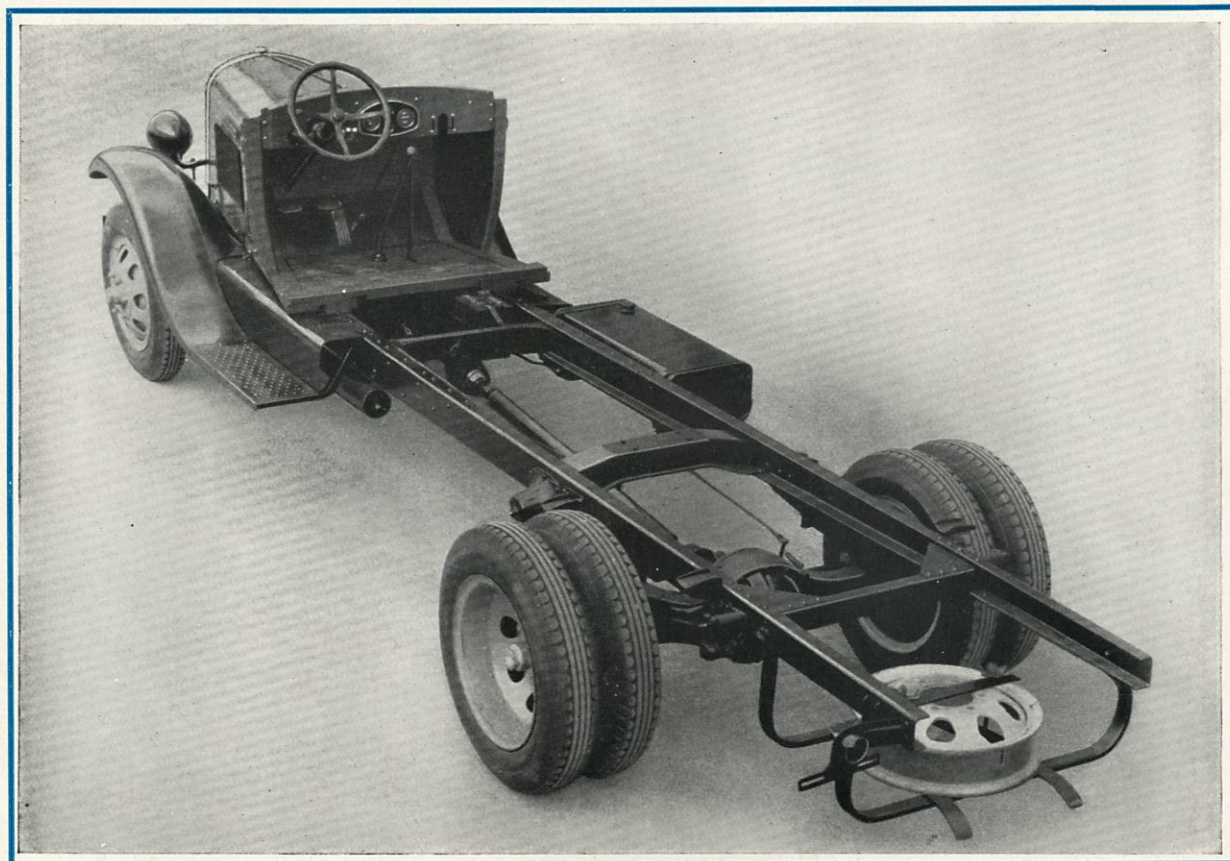
Kansiventtiilimoottorin ja nelivaihteisen vaih-
delaatikon vuoksi ovat kuljetukset joka suhteessa
taloudellisia. Buick-moottori kehittää polttoai-
neesta enemmän energiaa kuin mikään muu moot-
torityyppi. Neljä etuvaihdetta säästävät koko
vaunua rasituksilta siten pidentäen sen ikää.

Vaunun kiihtyväisyys ja sen notkeus säästävät
myöskin aikaa ja auttavat vaunua ehtimään u-
seampia vuoroja — voimakkaalla moottorillaan
se voi seurata henkilövaunujen vauhtia autojo-
nossa.

GMC T : 30 on joka suhteessa rakennettu ta-
loudellista kuljetusta varten.

Saatavana on seuraavat GMC T : 30 mallit:

	Akseliväli	Bruttopaino noin	Alustan nettopaino noin	Kori, kuorma ja miehistö noin
T : 30 A	358 sm.	4989 kg.	2036 kg.	2953 kg.
30 B	386 "	4989 "	2052 "	2937 "
30 C	417 "	4989 "	2070 "	2919 "



GMC kuormavaunun-alusta, malli T 30

GMC malli T 30 toimitetaan vaihtoehtoisesti seuraavin pyörävarustein:

Yksinkertaisin taka- pyörin	Renkaat	Kerroksia renkaissa	Vanne	Takana kaksoispyörät	Renkaat	Kerroksia renkaissa	Vanne
Etupyörät.....	7,50"×20"	8	34"×7"	Etupyörät	32"×6"	10	32"×6"
Takapyörät	36"×8" HD	12	36"×8" HD	Takapyörät	32"×6"	10	32"×6"
Pyörätyyppi: lautaspyörä				Pyörätyyppi: Lautaspyörät			
Varavanne: 1 kpl. 34"×7", 1 kpl. 36"×8"				Varavanne: 1 kpl. 32"×6"			

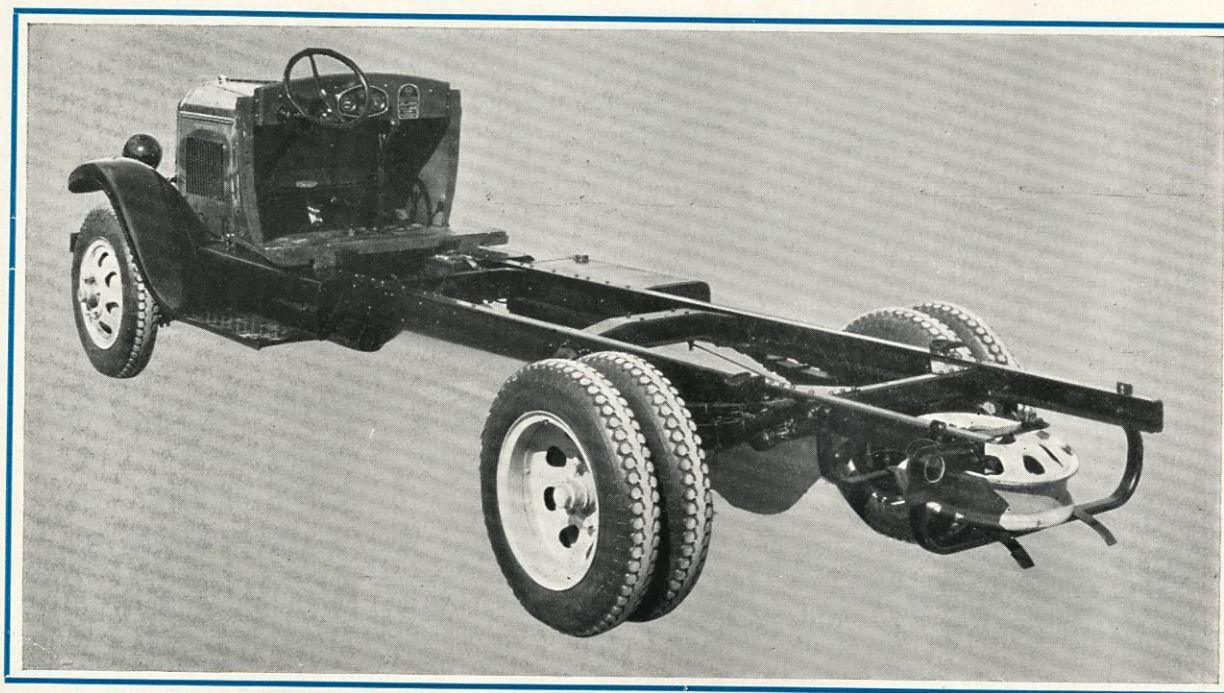
GMC MALLI T 42

KORKEINTAAN 3 1/2 TONNIN KUORMIA
VARTEN

Melkein tähän saakka on raskaitten tavarain siirtäminen aina tapahtunut sangen hitaasti. Tämä 3 1/2 tonnin vaunu voi kuitenkin T-42 mallin pystyväisyydellä kilpailla täysin kuorminkin nopeudessa ja ohjauksen notkeudessa keveämpien kuormavaunujen kanssa.

T-42 mallin nopeus ja ajon helppous eivät johdu mistään kuormavaunun yksityispiirteestä, vaan se on kokonaan voimakkaan Buick-moottorin, nelivaihteisen vaihdelaiteen ja erinomaisen tehokkaiden, puoleksi itsevaismentavain Bendix nelipyöräjarrujen onnistuneen yhteisvaikutuksen ansiota. T-42 lopullinen välityssuhde ykkösellä on 36.27 : 1, siis moottori kiertää 36.27 kierrosta takapyöräin tehdessä vain yhden kierroksen. Tämä GMC kuormavaunu voi siis täysin kuormin nousta vaikeitakin jyrkänkeitä ja talvisin tunkeutua eteenpäin avaamattomilla, nietostuneilla teilläkin, — mikä on suuri etu kuormavaunun omistajalle meidän kylmässä ilmanalassamme.

T-42 mallia on saatavana neljää eri akseliväliä:



GMC kuormavaunu-alusta, malli T 42

	Akseliväli	Bruttopaino	Alustan nettopaino	Korin, kuorman ja miehistön paino noin		Akseliväli	Bruttopaino	Alustan nettopaino	Korin, kuorman ja miehistön paino noin
T : 42 A	358 sm.	6350 kg.	2143 kg.	4207 kg.	T : 42 C	417 sm.	6350 kg.	2184 kg.	4166 kg.
42 B	386 „	6350 „	2161 „	4189 „	42 D	460 „	6350 „	2229 „	4121 „

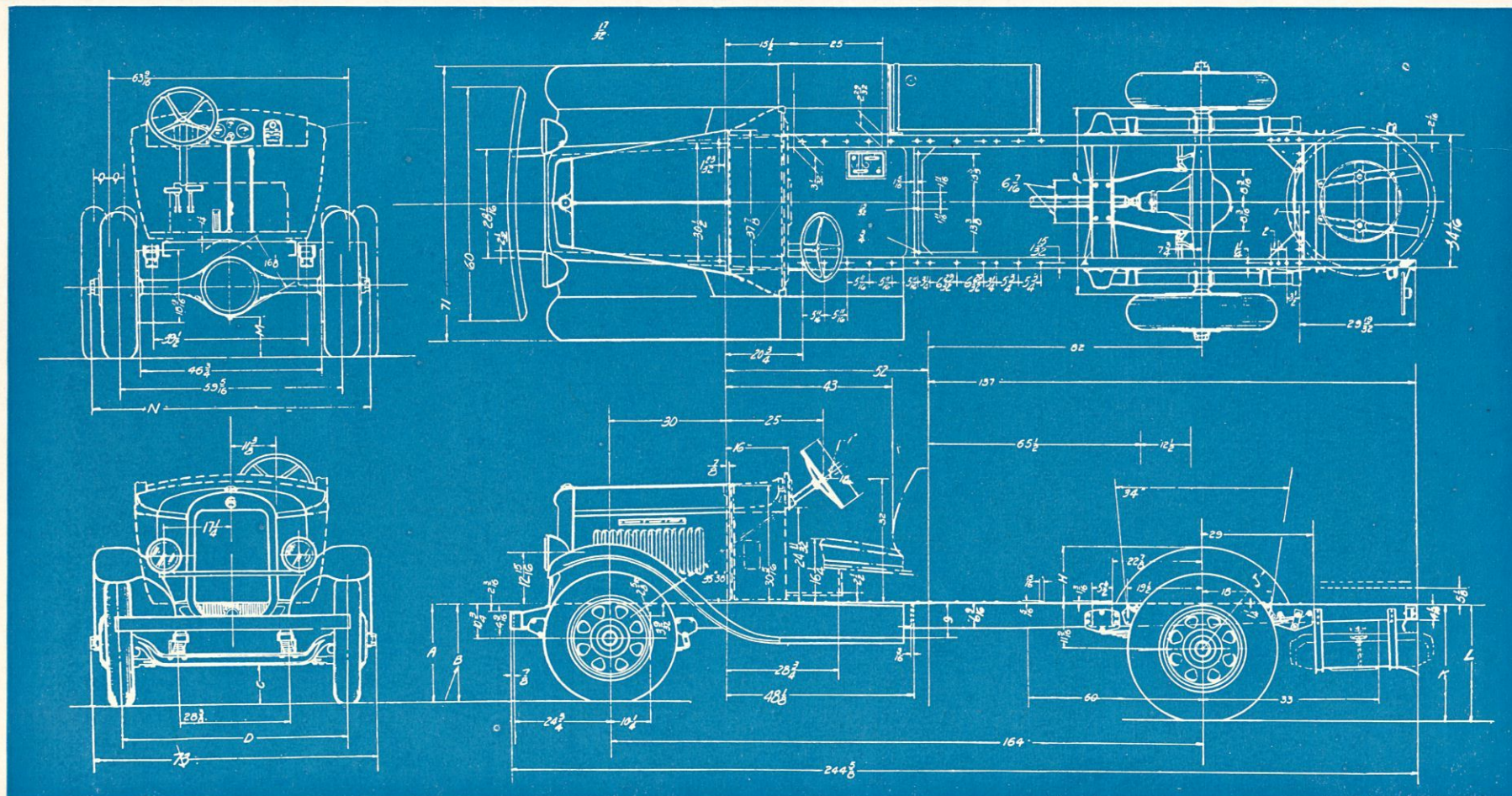
GMC malli T : 42 toimitetaan vaihto ehtoisesti seuraavin pyörävarustein:

Yksinkertaisin taka- pyörin

	Renkaat	Kerroksia renkaissa	Vanne
Etupyörät.....	7,50"×20"	8	34"×7"
Takapyörät	36"×8" HD	12	36"×8"
Pyörätyyppi: lautaspöytä			
Varavanne: 1 kpl. 34"×7", 1 kpl. 36"×8"			

Takana kaksoispyörät

	Renkaat	Kerroksia renkaissa	Vanne
Etupyörät	32"×6" HD	10	32"×6"
Takapyörät	32"×6" HD	10	32"×6"
Pyörätyyppi: Lautaspöytä			
Varavanne 1 kpl. 32"×6"			



MUUTAMIA RAKENNEPIIRUSTUKSIIN KUULUVIA MITTOJA

(Huom! Mitat kuvassa Engl. tuumia)

	T 42 C		T 42 C		T 42 C
Akseliväli	4,166 m.	Hytin takaseinästä	3,479 m.	Rintalevyn etureunasta	0,635 m.
Koko pituus	6,213 „	kehysten takapäähän	3,749 „	ohjauspyörän keskipisteeseen	
Hytin takaosasta		taka-akseliin ynnä 40 0/0:n jatko		Leveys pyöräin kapselien kohdalla	
taka-akselin keskiviivaan	2,083 „	Rintalevyn etureunasta		edessä	1,854 „
		kehysten takapäähän	4,8 „	takana	2,012 „
		hytän takaseinään	1,321 „	Kääntösäde	9,144 „

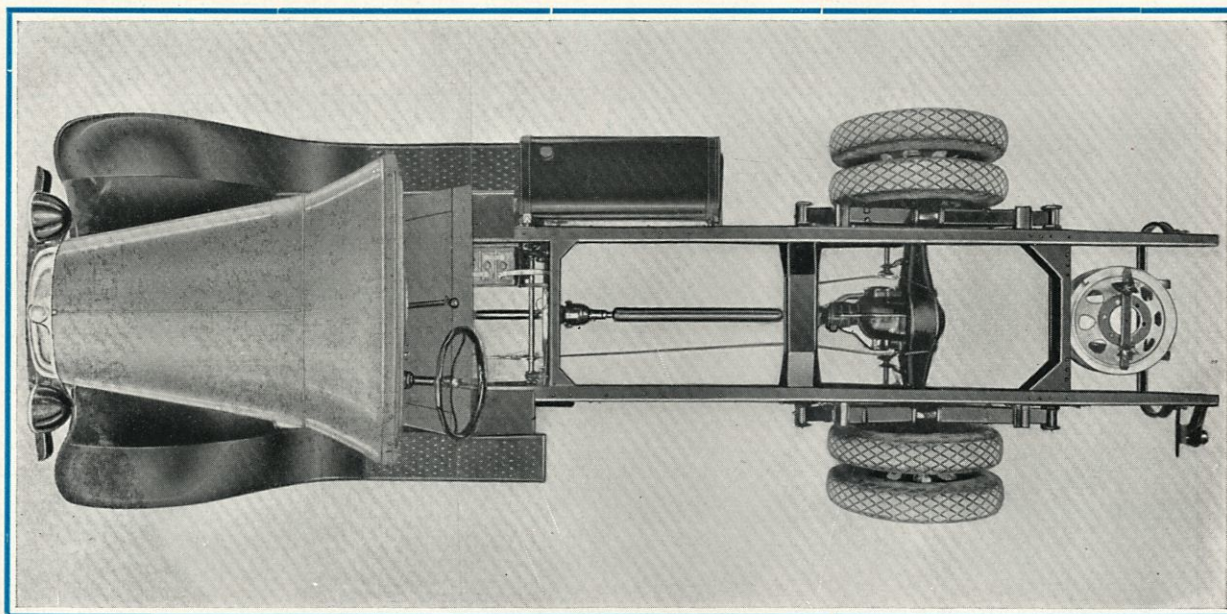
GMC MALLI T 44

KORKEINTAAN 4 TONNIN KUORMIA
VARTEN

Koska näinkin painaville kuormille on alettu vaatia nopeita kuljetusvälineitä, on General Motors liittänyt GMC-sarjaan tämän mallin.

GMC T : 44 on, samoin kuin kaikki muutkin tämän sarjan mallit, rakennettu niin, että *kuljetukset voidaan suorittaa sillä mahdollisimman taloudellisesti.*

T : 44 mallissa on Buick-moottori, nelivaihtainen vaihdelaite ja Bendix nelipyöräjarrut. Vankka kehys on liitetty yhteen viidellä poikkipalkilla, joten se muodostaa tukevan lujan alustan raskaalle kuormalle, jonka painon jakaantuminen on laskettu huolellisesti erikseen kullekin neljälle akselivälityypille. Taka-akselin kaksoisvälitys on hyödyllinen uutuus raskaammille kuormavaunuille, ja sen vuoksi on lopullinen välityssuhde ykkösellä 48.01—1, mikä tekee ajon hyvin taloudelliseksi sellaisissakin olosuhteissa, jolloin muut kuormavaunut rasittuisivat ja kuluisivat liikaa sekä tuhlausivat polttoainetta.



GMC kuormavaunun-alusta, malli T 44.

Mallia T : 44 on saatavana seuraavia eri akselivälejä:

	Akseliväli	Bruttopaino	Alustan nettopaino noin	Korin. kuorman ja miehistön paino noin		Akseliväli	Bruttopaino	Alustan nettopaino noin	Korin. kuorman ja miehistön paino noin
T : 44 A	358 sm.	6804 kg.	2311 kg.	4493 kg.	T : 44 C	417 sm.	6804 kg.	2361 kg.	4443 kg.
44 B	386 „	6804 „	2338 „	4466 „	44 D	460 „	6804 „	2406 „	4398 „

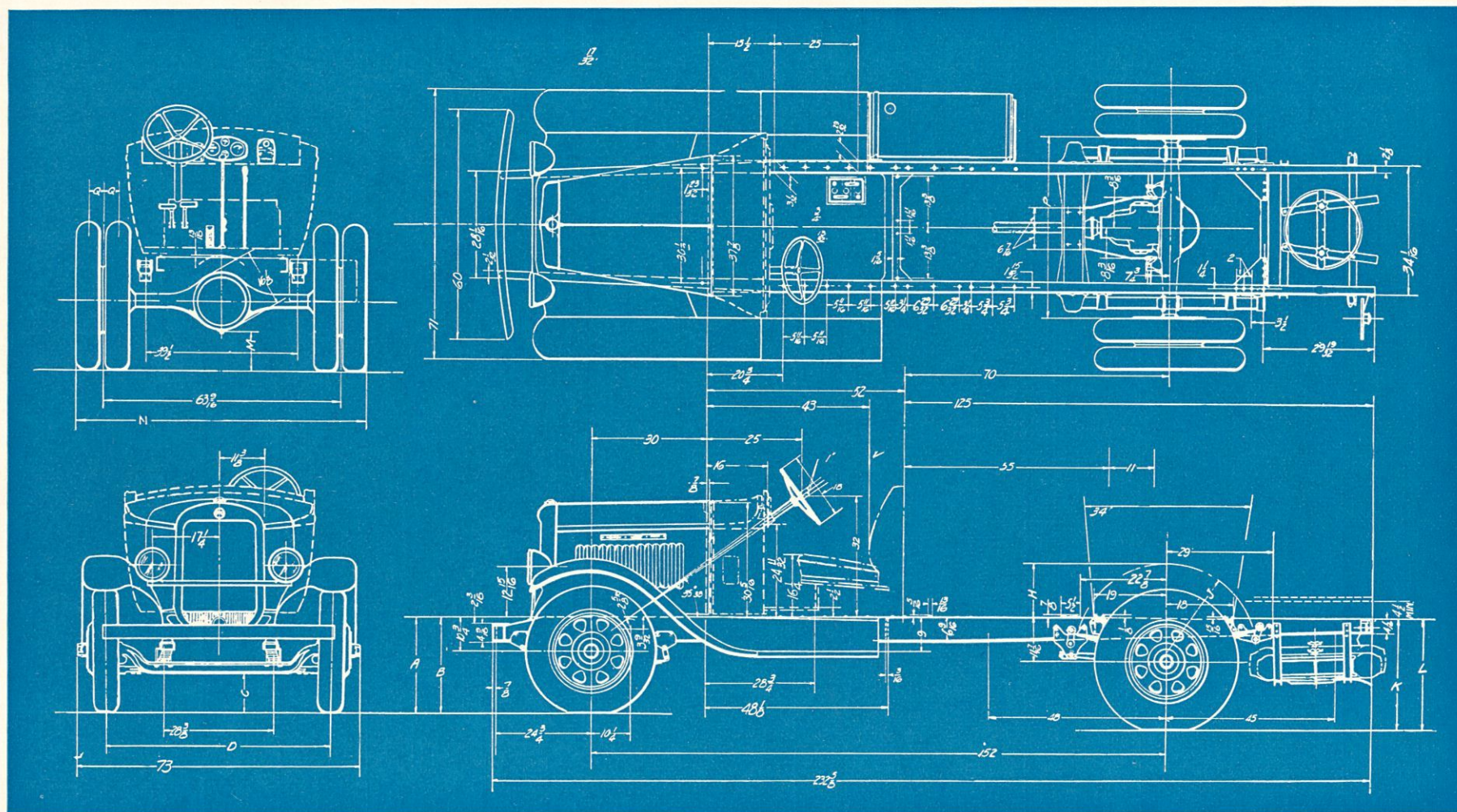
GMC malli T : 44 toimitetaan vaihtoehtoisesti seuraavin pyörävarustein:

Yksinkertaiset taka- pyörät

	Renkaat	Kerroksia renkaissa	Vanteet
Etupyörät	7,50"×20"	8	34"×7"
Takapyörät	10,50"×20"	12	36"×8"
Pyörätyyppi: lautaspyörä			
Varavanne: 1 kpl. 34"×7", 1 kpl. 36"×8"			

Kaksoispyörät takana

	Renkaat	Kerroksia renkaissa	Vanteet
Etupyörät	34"×7" HD	10	34"×7"
Takapyörät	34"×7" HD	10	34"×7"
Pyörätyyppi: lautaspyörä			
Varavanne: 1 kpl. 34"×7"			



MUUTAMIA RAKENNEPIIRUSTUKSIIN KUULUVIA MITTOJA

(Huom! Mitat kuvassa Engl. tuumia)

	T 44 B	Hytin takaseinästä	T 44 B	Rintalevyn etureunasta	T 44 B
Akseliväli	3,86 m.	kehyksen takapäähän	3,175 m.	ohjauspyörän keskipisteeseen	0,635 m.
Koko pituus	5,907 "	taka-akseliin ynnä 40 0/c:n jatko	3,332 "	Leveys pyöräin kapselien kohdalla	
Hytin takaseinästä		Rintalevyn etureunasta		edessä	1,854 "
taka-akselin keskiviivaan	1,778 "	kehyksen takapäähän	4,5 "	takana	2,060 "
		hytin takaseinään	1,321 "	Kääntösäde	9,174 "

VERTAILEVA TAULUKKO GMC 1930

Tyyppi	Malli	Akseliväli m.	Bruttopaino kg.	Alustan nettopaino n. kg.	Kuorman lavan ja miehistön koko paino n. kg.	Bruttopainon jakaantuminen		Moottori	Sylinteritilavuus litr.	Hv. ja kierrosluku		Vaihteet	
						etuakselille n. kg.	taka-akselille n. kg.						
T 17	A	330	2950	1202	1748	862	2088	6 syl. L-tyyppi	3,28	58	3000	3-vaiht. 1: 3,32—1 2: 1,77—1 B: 4,20—1	
	B	358	2950	1238	1712	862	2088		3,28	58	3000		
T 19	A	330	3855	1292	2563	907	2948	”	3,28	58	3000	4-vaiht. 1: 5,556—1 2: 3,474—1 3: 1,746—1 B: 5,704—1	
	B	358	3855	1349	2506	907	2948	”	3,28	58	3000		
	C	386	3855	1372	2483	907	2948	”	3,28	58	3000		
T 25	A	330	3855	1531	2245	907	2948	6 syl. Buick	4,217	76	2500		
	B	358	3855	1587	2189	907	2948		”	4,217	76		2500
	C	386	3855	1610	2166	907	2948		”	4,217	76		2500
T 30	A	358	4989	2036	2953	1360	3629	”	4,217	76	2500	4-vaiht. 1: 5,08—1 2: 3,29—1 3: 1,76—1 B: 5,44—1	
	B	386	4989	2052	2937	1360	3629	”	4,217	76	2500		
	C	417	4989	2070	2919	1360	3629	”	4,217	76	2500		
T 42	A	358	6350	2143	4207	1587	4763	”	4,217	76	2500		
	B	386	6350	2161	4189	1587	4763	”	4,217	76	2500		
	C	417	6350	2184	4166	1587	4763	”	4,217	76	2500		
	D	460	6350	2229	4121	1587	4763	”	4,217	76	2500		
T 44	A	358	6804	2311	4493	1588	5216	”	4,217	76	2500	4-vaiht. 1: 6,18—1 2: 3,81—1 3: 1,78—1 B: 6,51—1	
	B	386	6804	2338	4466	1588	5216	”	4,217	76	2500		
	C	417	6804	2361	4443	1588	5216	”	4,217	76	2500		
	D	460	6804	2406	4398	1588	5216	”	4,217	76	2500		
T 60	A	391	8391	3005	5386	1905	6486	”	5,43	94	2500	5-vaiht. 1: 8,22—1 2: 5,75—1 3: 3,80—1 4: 1,91—1 B ¹ 10,02—1 B ² 5,15—1	
	B	423	8391	3027	5364	1905	6486	”	5,43	94	2500		
	C	468	8391	3073	5318	1905	6486	”	5,43	94	2500		
	D	508	8391	3095	5496	1905	6486	”	5,43	94	2500		
T 82	A	393	9979	3220	6759	2155	7824	”	5,43	94	2500		
	B	425	9979	3243	6736	2155	7824	”	5,43	94	2500		
	C	470	9979	3289	6690	2155	7824	”	5,43	94	2500		
	D	510	9979	3311	6668	2155	7824	”	5,43	94	2500		
T 90	A	470	12701	4128	8580	2268	10433	”	5,43	94	2500		
	B	510	12701	4184	8524	2268	10433	”	5,43	94	2500		
	C	558	12701	4241	8467	2268	10422	”	5,43	94	2500		

KUORMAVAUNU-MALLEISTA

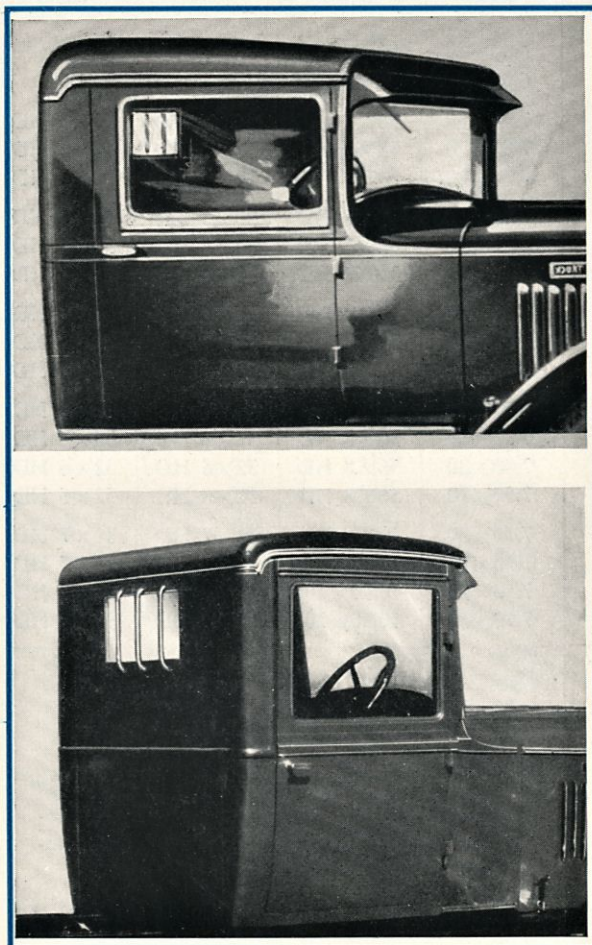
Tyyppi	Taka-akseli		Lop.väli- tyssuhde ykkö- sella	Kehys		Jouset (puolisoikeat)		Jarrut		Renkaat: vakiovar.*)			
	tyyppi	välitys		korkeus mm.	laippa	edessä	takana	tyyppi	jarrutus-pinta sm ²	takana yksinkertaiset pyörät		takana kaksoispyörät	
										edessä	takana	edessä	takana
T 17	A	Hammaspyörä	5,83—1	19,36	152	57	7 liuskaa	7 liuskaa	1316	6,00×20	32×6 HD	}*)	
	B	veto	5,83—1	19,36	152	57	7 "	7 "	1316	6,00×20	32×6 HD		
T 19	A	"	6,83—1	37,97	152	57	7 "	8 ynnä apuj. 5 liuskaa	1777	7,50×20	34×7 HD	30×5 HD	30×5 HD
	B	"	6,83—1	37,97	152	57	7 "	8 " " 5 "	1777	7,50×20	34×7 HD	30×5 HD	30×5 HD
	C	"	6,83—1	37,97	152	57	7 "	8 " " 5 "	1777	7,50×20	34×7 HD	30×5 HD	30×5 HD
T 25	A	"	6,83—1	34,70	152	57	8 "	8 " " 5 "	1777	7,50×20	34×7 HD	30×5 HD	30×5 HD
	B	"	6,83—1	34,70	152	57	8 "	8 " " 5 "	1777	7,50×20	34×7 HD	30×5 HD	30×5 HD
	C	"	6,83—1	34,70	152	57	8 "	8 " " 5 "	1777	7,50×20	34×7 HD	30×5 HD	30×5 HD
T 30	A	"	6,43—1	32,66	166	76	9 "	8 " " 5 "	2471	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
	B	"	6,43—1	32,66	166	76	9 "	8 " " 5 "	2471	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
	C	"	6,43—1	32,66	166	76	9 "	8 " " 5 "	2471	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
T 42	A	"	7,14—1	36,27	166	76	9 "	11 " " 7 "	2696	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
	B	"	7,14—1	36,27	166	76	9 "	11 " " 7 "	2696	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
	C	"	7,14—1	36,27	166	76	9 "	11 " " 7 "	2696	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
	D	"	7,14—1	36,27	166	76	9 "	11 " " 7 "	2696	7,50×20	36×8 HD	32×6 HD	32×6 HD
T 44	A	Kaksoisvälitys	9,45—1	48,01	166	76	9 "	11 " " 7 "	2696	7,50×20	10,50×20	34×7 HD	34×7 HD
	B	Hammaspyörä	9,45—1	48,01	166	76	9 "	11 " " 7 "	2696	7,50×20	10,50×20	34×7 HD	34×7 HD
	C	veto	9,45—1	48,01	166	76	9 "	11 " " 7 "	2696	7,50×20	10,50×20	34×7 HD	34×7 HD
	D	"	9,45—1	48,01	166	76	9 "	11 " " 7 "	2696	7,50×20	10,50×20	34×7 HD	34×7 HD
T 60	A	Ruuviveto	10,67—1	65,94	228	89	12 "	18 " " 6 "	3360				
	B	"	10,67—1	65,94	228	89	12 "	18 " " 6 "	3360				
	C	"	10,67—1	65,94	228	89	12 "	18 " " 6 "	3360				
	D	"	10,67—1	65,94	228	89	12 "	18 " " 6 "	3360				
T 82	A	"	12,33—1	101,35	228	89	12 "	14 " " 7 "	4005	*) GMC Kuormavaunut toimitetaan millä renkailla tahansa, jolloin lisäkustannuksista velotetaan erikseen Yllämainitut kuuluvat vakio-varusteihin ja sisältyvät hintaan.			
	B	"	12,33—1	101,35	228	89	12 "	14 " " 7 "	4005				
	C	"	12,33—1	101,35	228	89	12 "	14 " " 7 "	4005				
	D	"	12,33—1	101,35	228	89	12 "	14 " " 7 "	4005				
T 90	A	2 taka-akselia	10,33—1	84,91	230	89	11 "	11 " " 9 "	4257				
	B	"	10,33—1	84,91	230	89	11 "	11 " " 9 "	4257				
	C	"	10,33—1	84,91	230	89	11 "	11 " " 9 "	4257				

*) GMC Kuormavaunut toimitetaan millä renkailla tahansa, jolloin lisäkustannuksista velotetaan erikseen Yllämainitut kuuluvat vakio-varusteihin ja sisältyvät hintaan.

Bendix täyskoteloidut, 2 jarrukenkää

Westing-house
ilmajarrut

GMC KUORMAVAUNUN VOI MYÖSKIN SAADA VAKIOMALLISELLA HYTILLÄ VARUSTETTUNA



GMC vakiomallinen ohjaushytti ulkoa

Ajot sujuvat sitä nopeammin ja virheettömämmin, mitä vähemmän työtä kuljetus vaatii ajajalta ja mitä helpommaksi ja mukavammaksi työ on hänelle järjestetty.

General Motorsin vakiomallinen Fisherin rakentama ohjaushytti on erinomaisen käytännöllinen hyttimuoto. Se sopii kaikkiin GMC-malleihin, on talvella vedoton, tiivis ja lämmin, tarjoaa ajajalle mukavan istumapaikan sekä runsaasti tilaa. Hyttiin mahtuu hyvin kolme henkilöä.

Tuulilasi on yksiosainen ja aseteltava. Ikkunat voidaan laskea oven sisään. Suojus varjelee ajajan silmiä auringon häikäisyltä. Fisher-rakenteelle luonteenomaiset kapeat ikkunapielet jättävät ohjaajan näköalan vapaaksi ja laajaksi, joka on turvallisuuden kannalta hyvin tärkeätä.

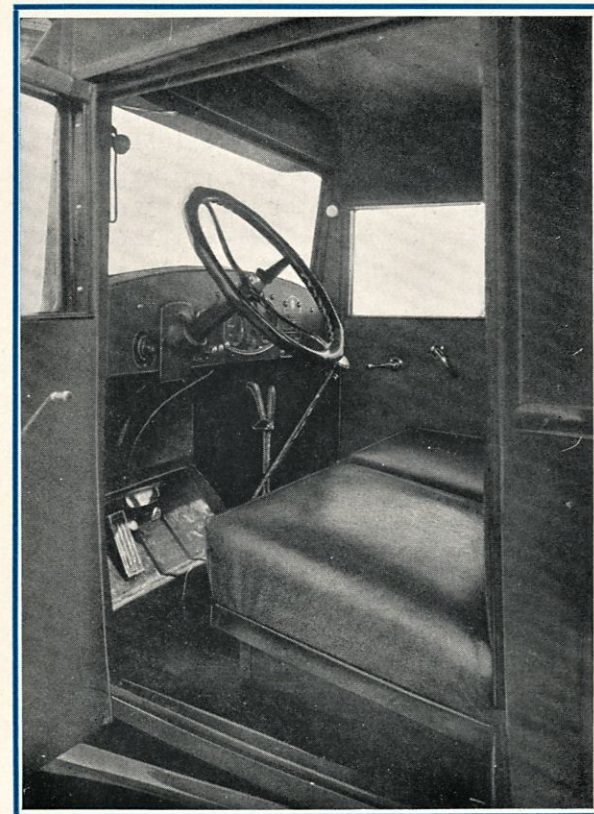
Tanakasta rakenteestaan huolimatta hytti on hyvin kevyt, eikä siis anasta paljoakaan vaunun hyödyllistä kantokykyä. Sen runko on hyvin kuivattua, oivallista koivua, ja vahvikkeena muottiinpuristettuja kulmarautoja sekä päällyksenä vankkaa teräslevyä, joka on lakattu miellyttävillä Duco-väreillä. Hytin takaikkunassa on rautatangot.

General Motorsin vakiomallinen hytti on sievä ja tyylikäs, kuten kuvistamme näkyy, joten se osaltaan sievistää koko vaunua.

Seuraavat mitat

lienevät mielenkiintoisia kuormavaunun ostajille:

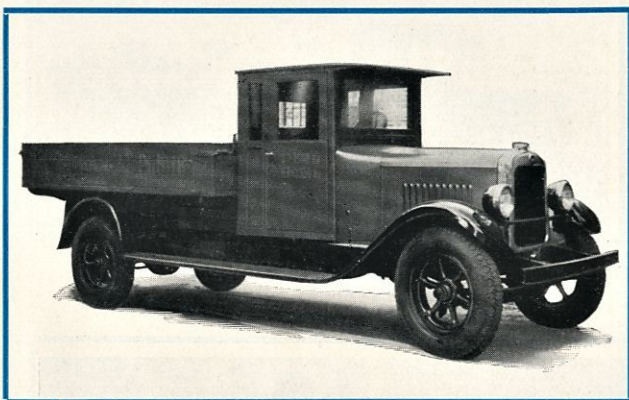
Hytin sisäkorkeus	125 sm.
Mittarilaudan ja selkänojan väli	76 „
Istuimen leveys	134 „
Ovien korkeus	107 „
„ leveys	74 „



Sama ohjaushytti sisältä

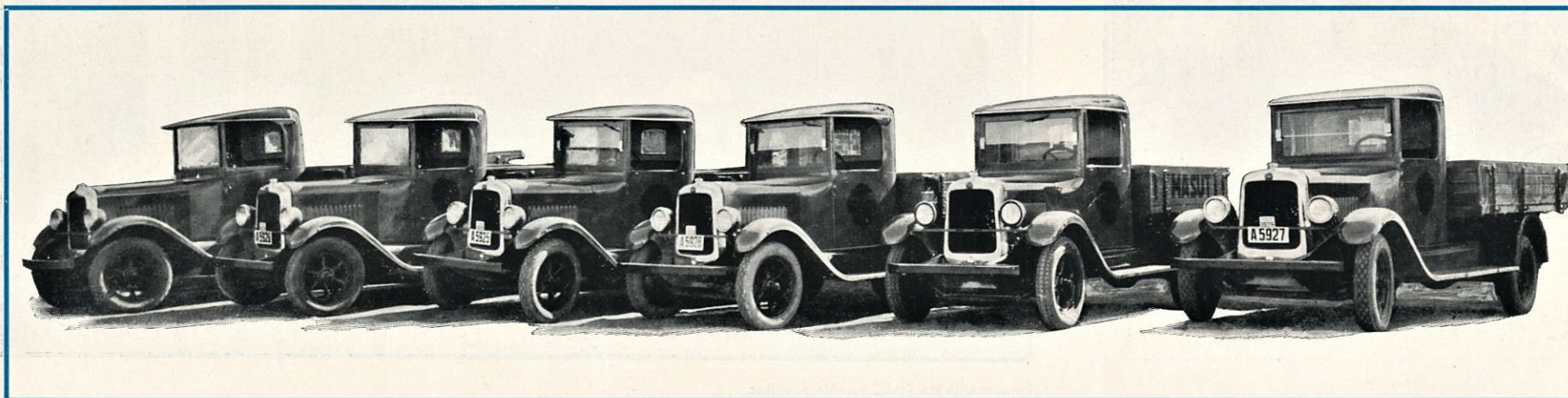
MUUTAMIA NÄYTTEITÄ GMC KUORMA-ALUSTOILLE

RAKENNETUISTA ERILAISISTA KORITYYPEISTÄ



GMC-sarjassa on kuormavaunu, joka pikkuseikkoja myöten tarkoin sopii juuri Teidän erikoistarkoitukseenne — vaunu, joka suorittaa kuljetuksenne todella taloudellisesti.

Tällä ja seuraavalla sivulla esittelemme muutamia GMC-alustoille rakennettuja korityyppejä.

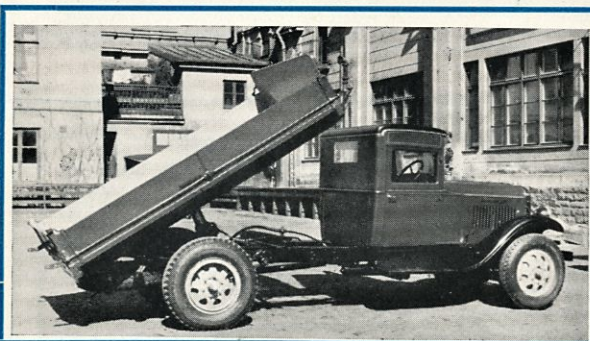




GMC-vaunuja, joitten korit on rakennettu varta vasten leivänkuljetusta varten



GMC-säiliövaunu, joka erinomaisesti mainostaa liikettään.



GMC vaunu, joka on varustettu hydraulisella kippilaitteella



Palokunnille on GMC erittäin sovelias





GENERAL MOTORSIN TUOTE

COPYRIGHT:

GENERAL MOTORS NORDISKA A. B., Stockholm.